



Dispositions générales concernant les yachts suisses naviguant en mer

Remarques générales :

Les explications suivantes reprennent les principales dispositions de l'ordonnance sur les yachts (ordonnance du 15 mars 1971 sur les yachts suisses naviguant en mer ; RS 747.321.7) qu'il convient de respecter lors de la conduite d'un yacht suisse.

En tant qu'État membre de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Suisse a en outre signé différents traités internationaux régissant la navigation maritime internationale. Ceux-ci sont dès lors considérés comme du droit suisse. Les conventions en question concernent principalement la navigation commerciale. Néanmoins, certaines dispositions s'appliquent également à la navigation de sport et de plaisance.

L'énumération suivante des dispositions de l'ordonnance sur les yachts et des conventions internationales pertinentes sert d'aide et d'aperçu et n'a pas de caractère exhaustif. Il est de la responsabilité des propriétaires de yachts et des conducteurs des bateaux de connaître et de respecter les prescriptions pertinentes, y compris dans le domaine de la souveraineté d'autres États.

1. Pavillon suisse, port d'enregistrement et nom du yacht (art. 1, al. 3, ordonnance sur les yachts)

Le pavillon maritime suisse est rectangulaire : la longueur représente une fois et demi la largeur (art. 3, al. 2 et annexe I de la loi sur la navigation maritime [loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse ; RS 747.30]). Le nom du port d'enregistrement de Bâle doit être indiqué sur le yacht sous la forme habituelle dans l'une des trois langues officielles de la Confédération (Basel, Bâle, Basilea ; art. 1, al. 2 et art. 9 de l'ordonnance sur les yachts).

2. Modification d'une donnée inscrite dans le certificat de pavillon (art. 3, al. 3, ordonnance sur les yachts)

Toute modification d'une donnée inscrite dans le certificat de pavillon doit être immédiatement notifiée à l'OSNM, auquel est adressé le document. Les modifications du certificat de pavillon ne peuvent être effectuées que par l'OSNM.

3. Prorogation de la durée de validité du certificat de pavillon (art. 12 de l'ordonnance sur les yachts)

Le certificat de pavillon est valable pour trois ans au maximum. Une prolongation d'un, de deux ou de trois ans peut être demandée auprès de l'OSNM. Le formulaire correspondant se trouve sur le site web de l'OSNM. Les justificatifs correspondants doivent être fournis.

Après expiration de la validité du certificat de pavillon, le propriétaire du yacht n'est plus autorisé à arborer le pavillon suisse. La durée de validité du certificat de pavillon ne peut pas être interrompue, même si le yacht n'est par exemple pas utilisé ou est à terre.

4. Responsabilité (art. 15 de l'ordonnance sur les yachts)

Le propriétaire d'un yacht suisse répond des dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du bateau selon les dispositions des art. 48, 49 et 121 de la loi sur la navigation maritime, ainsi que des art. 41 et suivants du code des obligations (loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le code civil suisse [Livre cinquième : Droit des obligations] ; RS 220).

5. Exploitation et conduite du bateau (art. 16 de l'ordonnance sur les yachts)

Le propriétaire d'un yacht suisse doit le conduire lui-même ou en confier la conduite à un conducteur. Une association doit en particulier désigner un conducteur responsable. Un étranger ne peut être désigné comme conducteur que dans la mesure où sa nomination n'équivaut pas à éluder les prescriptions sur la nationalité. Lorsqu'elles concernent le capitaine d'un navire, les dispositions de la loi sur la navigation maritime qui s'appliquent aux yachts suisses visent également le conducteur et le propriétaire du bateau lorsque celui-ci conduit le yacht lui-même ou n'a pas désigné de conducteur.

6. Conducteur de bateau (art. 19 de l'ordonnance sur les yachts)

Tout conducteur d'un yacht suisse doit, pour le conduire, être au bénéfice d'un certificat de capacité. Le certificat suisse de navigation en haute mer peut être obtenu auprès d'un organe d'examen reconnu. Des certificats étrangers équivalents sont également reconnus par l'OSNM.

Les informations concernant les organes d'examen reconnus et les certificats étrangers peuvent être consultées sur le site web de l'OSNM.

7. Transport contre rémunération (art. 17 de l'ordonnance sur les yachts)

Le transport professionnel de personnes ou de marchandises est interdit sur des yachts suisses. Au sens de l'ordonnance sur les yachts, il y a transport professionnel de personnes ou de marchandises lorsque celui-ci donne lieu, sous quelque forme que ce soit, à une rémunération couvrant plus que la proportion des frais habituels d'exploitation pendant la période du transport. Est considérée comme une rémunération toute forme de contrepartie, notamment une prestation en espèces ou en nature.

8. Exploitation par des tiers (art. 18 de l'ordonnance sur les yachts)

Un yacht suisse peut exceptionnellement être confié à des tiers étrangers lorsque cela n'équivaut pas à éluder les prescriptions touchant la nationalité du propriétaire.

La cession à titre professionnel est interdite. Il y a cession à titre professionnel lorsqu'une rémunération (loyer) est versée sous quelque forme que ce soit couvrant plus que les frais habituels d'exploitation pendant la période de cession.

Le propriétaire reste responsable de l'exploitation du yacht. Il répond des dommages occasionnés par cette exploitation selon les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance sur les yachts.

9. Documents à conserver constamment à bord (art. 20, al. 2, ordonnance sur les yachts)

- le certificat de pavillon ainsi que les présentes dispositions (en cas de non-utilisation du bateau, le certificat de pavillon est à conserver soigneusement ; des émoluments sont perçus pour l'établissement d'un duplicata)
- le certificat de capacité du conducteur du yacht (cf. pt. 6)
- l'attestation d'assurance responsabilité civile (RC)
- le livre de bord (logbook) que doit tenir quotidiennement le conducteur du yacht lors de croisières. Ce document doit contenir au moins les informations suivantes :

- nom, numéro du certificat de pavillon et port d'enregistrement du bateau ainsi que d'autres indications éventuelles concernant le bateau
- nom, adresse et nationalité du conducteur
- genre, numéro, date et lieu d'établissement de son certificat de capacité ainsi que l'instance qui l'a délivré
- noms des autres personnes à bord, leur nationalité, leurs fonctions éventuelles exercées à bord, les ports de leur embarquement et débarquement (lieu et date)
- langue de travail à bord
- tableau des quarts
- ravitaillement et stands de soute
- rapport de navigation (vents et météo, caps et corrections, loch, voile, heures au moteur, positions du bateau relevées régulièrement, entrées et sorties des ports et des rades / mouillages, etc.)
- événements et/ou observations importants ou particuliers, tels qu'accidents, avaries, etc.

Chaque page du livre de bord doit être signée par le conducteur.

- le contrat de copropriété (de préférence en anglais) si le nombre de copropriétaires est supérieur à six.

10. Équipage engagé (art. 21 de l'ordonnance sur les yachts)

Lorsque le propriétaire d'un yacht suisse d'une jauge brute inférieure à 300 tonneaux engage, pour le conduire, un chef de bord, des officiers ou des marins contre rémunération, les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance sur la navigation maritime du 20 novembre 1956 (RS 747.301) énoncées à l'art. 21, al. 1 de l'ordonnance sur les yachts s'appliquent. Le code suisse des obligations (dispositions relatives au contrat de travail) s'applique en complément.

Toutes les dispositions de la loi sur la navigation maritime et de l'ordonnance y relative qui concernent les conditions de travail s'appliquent aux yachts d'une jauge brute supérieure à 300 tonneaux.

11. Radiation du registre suisse (art. 13 de l'ordonnance sur les yachts)

Si la propriété change (vente, donation, perte totale etc.), le propriétaire doit demander immédiatement la radiation du registre auprès de l'OSNM. Le formulaire de demande de radiation se trouve sur le site web de l'OSNM.

Une immatriculation dans un registre étranger nécessite en général une attestation de radiation officielle, qui est délivrée par l'OSNM conformément à la demande faite dans le formulaire de radiation.

Si l'une des conditions d'immatriculation n'est plus remplie, le yacht est radié d'office du registre. Cela est notamment le cas lorsque le yacht n'est durablement plus en mesure de tenir la mer, lorsque le propriétaire est privé durablement de son pouvoir de disposition ou lorsque le certificat de pavillon est échu depuis une longue période, etc. Des violations graves ou répétées des prescriptions de l'ordonnance sur les yachts (telles que l'utilisation commerciale, une assurance-responsabilité civile insuffisante, inexistante ou non reconnue ou la conduite sans permis) ou des dispositions applicables de la loi ou de l'ordonnance sur la navigation maritime peuvent également entraîner la radiation du registre, en plus d'éventuelles conséquences pénales.

12. Dispositions applicables de conventions internationales (art. 16 de l'ordonnance sur les yachts)

Les dispositions de conventions internationales, les règles et les usages de la navigation maritime ratifiés par la Suisse ou déclarés applicables s'appliquent à la conduite et à l'exploitation d'un yacht suisse lorsqu'ils visent également de tels bateaux (art. 16, al. 3, ordonnance sur les yachts).

A. COLREG

Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM ; Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ; International Regulations for Preventing Collisions at Sea [COLREG] ; RS 0.747.363.321) s'applique à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer et doit donc être respecté à tout moment par les yachts naviguant en mer.

B. SOLAS

La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (International Convention for the Safety of Life at Sea [SOLAS] ; RS 0.747.363.33) définit des normes minimales de sécurité des navires afin de garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La Convention SOLAS se concentre sur la navigation commerciale. Le cinquième chapitre (chap V, SOLAS) sur la sécurité de la navigation s'applique toutefois de la même manière à tous les navires naviguant en mer, et donc également aux yachts suisses naviguant en mer.

Il convient notamment de respecter les règles suivantes :

- 29 Le quart doit disposer d'un tableau d'images avec les signaux de sauvetage
- 31 / 32 Obligation de communiquer les dangers perçus tels que la glace, les conditions météorologiques extrêmes ou d'autres dangers imminents pour la navigation maritime
- 33 Obligation d'assistance
- 34 Obligation de planifier correctement le voyage en tenant compte de la sécurité de la navigation, de la prévention des situations dangereuses et de la protection de l'environnement ; et
- 35 Interdiction d'utiliser abusivement les signaux de détresse.

Les règles 15 à 28 du chap. V, SOLAS ne s'appliquent pas aux yachts de moins de 150 tjb, mais uniquement aux yachts de plus de 150 tjb. **Des informations plus détaillées figurent dans la directive relative à l'équipement des yachts battant pavillon suisse** qui peut être consultée sur le site web de l'OSNM.

C. MARPOL

La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships [MARPOL] ; RS 0.814.288.2) s'appliquent en grande partie à tous les bateaux, donc également aux yachts.

L'annexe I (MARPOL I) régit la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le champ d'application des différentes dispositions varie fortement. Certaines dispositions s'appliquent également aux petits yachts (p. ex. art. 14, al. 4 ou art. 15, al. 6). La plupart des dispositions s'appliquent **à partir de 400 tjb** ou uniquement à certains types de bateaux à usage commercial, comme les pétroliers.

L'annexe IV (MARPOL IV) régit la **prévention de la pollution par les eaux usées des navires**. Cette annexe s'applique à tous les bateaux **d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes** et à tous les bateaux **d'une capacité égale ou supérieure à 15 personnes**.

L'annexe V (MARPOL V) contient les dispositions relatives à la **prévention de la pollution marine par les ordures des bateaux**. Certaines dispositions s'appliquent aux bateaux de tous types et de toute longueur (art. 3 ss). À partir d'une certaine longueur, des exigences spécifiques sont en outre requises ; **elles sont détaillées dans la directive relative à l'équipement des yachts battant pavillon suisse**, qui peut être consultée sur le site web de l'OSNM.

L'annexe VI (MARPOL VI) régit la prévention de la pollution de l'air par les bateaux. Les dispositions s'appliquent également aux yachts (notamment en ce qui concerne les substances qui appauvrissent la couche d'ozone, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre, les particules fines, les composés organiques volatils et la combustion à bord des navires) ; **à partir de 400 tjb**, des obligations supplémentaires s'appliquent en matière d'efficacité énergétique.

D. Convention sur le jaugeage des navires

La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (International Convention on Tonnage Measurement of Ships [Tonnage Convention] ; RS 747.305.412) prévoit un jaugeage selon des règles internationales pour les navires à partir de certaines dimensions.

Pour les yachts d'une longueur hors tout d'au moins 24 mètres, un certificat de jauge établi selon les règles internationales doit être présenté à l'OSNM. La longueur hors tout est déterminée conformément à la définition fournie par la Convention internationale sur le jaugeage des navires (art. 2, ch. 8).

Le jaugeage des navires conformément aux règles internationales et la délivrance du certificat de jauge correspondant peuvent être obtenus auprès de toutes les sociétés de classification reconnues par l'OSNM et de diverses autorités portuaires et maritimes étrangères, dont l'Office fédéral allemand de la navigation maritime et de l'hydrographie (www.bsh.de).

La liste des sociétés de classification reconnues par l'OSNM peut être consultée sur le site web de l'OSNM.

E. Autres conventions internationales applicables le cas échéant (liste non exhaustive)

- Convention internationale du 5 octobre 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships [AFS Convention] ; RS 0.814.295)
- Convention internationale de Nairobi du 18 mai 2007 sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks [Nairobi Convention] ; RS 0.747.363.5)
- Convention internationale du 13 février 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Ballast Water Management Convention [BWM Convention] ; RS 0.814.296)
- Convention internationale du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage [CLC Bunker Oil Convention] ; RS 0.814.294)